

# भारत का राजपत्र The Gazette of India



असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 177 ]

नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 7, 2003/कार्तिक 16, 1925

No. 177 ]

NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 7, 2003/KARTIKA 16, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 4 नवम्बर, 2003

सं.: टीएएमपी/8/2003-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, स्टेवेडोरिंग गतिविधियों के लिए लेवी के संशोधन हेतु चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव को संलग्न आदेश के अनुसार अनुमोदन प्रदान करता है।

अनुसूची

प्रकरण सं. टीएएमपी/8/2003-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(अक्तूबर 2003 के 22 वें दिन पारित)

यह प्रकरण स्टेवेडोरिंग गतिविधियों के लिए लेवी में संशोधन के लिए चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. चेन्नई पत्तन न्यास(सीएचपीटी) ने कहा है कि चेन्नई डॉक लेबर बोर्ड (सीडीएलबी) के चेन्नई पत्तन न्यास में विलय से पहले, पूर्ववर्ती सीडीएलबी स्टेवेडोरिंग प्रचालन संचालित करता था और श्रमिकों की आपूर्ति के लिए लेवी एकत्रित करता था। विलय के बाद से पत्तन कार्गो प्रहस्तक श्रमिकों की आपूर्ति के लिए, विलय से पहले प्रचलित दरों का ही अनुसरण करता रहा। सामान्य संशोधन प्रकरण में इस प्राधिकरण के आदेश के अनुसरण में और 4 दिसम्बर, 2002 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में जलयान पर स्टेवेडोरिंग प्रचालनों के लिए अलग लेवी संरचना के साथ आने के लिए सीएचपीटी को मिले निवेश के संबंध में, सीएचपीटी ने स्टेवेडोरिंग लेवी के व्यापक संशोधन के लिए एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। उसके प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिंदु निम्नानुसार हैं :-
  - (i). वर्ष 2001-2002 में कार्गो प्रहस्तन सम्भाग के वास्तविक व्यय पर आधारित, प्रति नग दर प्रोत्साहन को छोड़ते हुए, जिन्सवार प्रतिटन स्टेवेडोरिंग लेवी संरचना प्रस्तावित की गई है। स्टेवेडोर्स भी सीएचपीटी को प्रति नग दर प्रोत्साहन का मुगतान करेंगे।
  - (ii). कुछ पत्तन उपयोगकर्ताओं के अनुरोध पर आधारित एक विकल्प के रूप में समान प्रतिशतता लेवी (206%) के साथ समय दर की गणना भी प्रस्तुत की गई है।
  - (iii). पत्तन ने स्टेवेडोरिंग लेवी के साथ-साथ क्लियरिंग और फॉरवर्डिंग प्रचालनों के लिए क्लियरिंग और फॉरवर्डिंग प्रभार बढ़ाने का (सीएंडएफ प्रभार) भी प्रस्ताव किया है। सीएंडएफ प्रचालनों के लिए, सीएंडएफ प्रभारों के अलावा प्रति नग दर प्रोत्साहन के रूप में रु. 4/- प्रति टन की दर से एक राशि वसूल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।

- (iv). कुछ पत्तन उपयोगकर्ता प्रति टन लेवी अपनाने के बजाए प्रतिशतता लेवी के साथ समय दर की वर्तमान लेवी संरचना जारी रखने के इच्छुक हैं।
- (v). सीएचपीटी ने निर्णय किया है कि प्रति टन लेवी संरचना अधिक पारदर्शी होगी और न केवल पत्तन उपयोगकर्ताओं के लिए बल्कि आयातकों और निर्यातकों के लिए भी लाभकारी होगी और हो सकता है इससे स्टेवेडोरिंग की लागत भी कम हो जाए।
- 3.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, सीएचपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया था।
- 3.2. उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों में से प्रत्येक की एक-एक प्रति फीड बैक सूचना के रूप में सीएचपीटी को भेजी गई थी। सीएचपीटी ने अनुस्मारकों के बाद भी कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की।
4. इस प्रकरण में 7 अगस्त, 2003 को सीएचपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई हुई थी। उस संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपना-अपना पक्ष रखा।
5. प्रस्ताव की प्रारम्भिक छानबीन के आधार पर, सीएचपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था। अनुस्मारकों के बाद सीएचपीटी ने हमारे प्रश्नों के उत्तर में निम्नलिखित टिप्पणी प्रस्तुत की है :-

**(क) स्टेवेडोरिंग प्रभार**

- (i) अप्रैल, 2002 से अक्टूबर, 2002 तक सात माह के वास्तविक कार्गो के आधार पर समानुपातिक रूप से 12 माह की कार्गो मात्रा को बढ़ाया गया और इस प्रकार वर्ष 2002-2003 के लिए कुल कार्गो मात्रा का प्रक्षेपण तैयार किया गया था। टनों में इसी कार्गो-मात्रा को वर्ष 2003-2004 और 2004-2005 के लिए भी, इन दोनों वर्षों में प्रहस्तन के लिए अपेक्षित टनों के आधार पर कुछ संशोधनों के साथ अनुमानित कर लिया गया था।
- (ii) वर्ष 2002-2003 में 7 माह की वास्तविक कार्गो मात्रा के आधार पर प्रति गैंग औसत उत्पादन की गणना की गई थी और चूंकि इस उत्पादन को पर्याप्त रूप से प्रतिनिधि मान लिया गया है, वर्ष 2003-2004 के लिए उत्पादकता में किसी अन्य सुधार का अनुमान नहीं किया गया है। इसने पिछले तीन वर्षों के लिए जिन्सवार औसत उत्पादकता भी प्रस्तुत की है।
- (iii) सीएचपीटी ने स्टेवेडोरिंग प्रभारों के लिए प्रति पाली प्रत्यक्ष पारिश्रमिक और राशि मत्ता की गणना भी प्रस्तुत की है। दर तक पहुंचने के उद्देश्य से प्रति नग दर को बाहर रखा गया है और उसे सभी जिन्सों के लिए प्रस्तावित दर के अतिरिक्त वास्तविकों पर एकत्रित किया जाएगा।
- (iv) अप्रत्यक्ष / परोक्ष लागत, प्रहस्तित प्रत्येक जिन्स के प्रत्यक्ष पारिश्रमिक के समानुपात में जिन्सवार आबंटित कर दी गई है। परोक्ष लागत वर्ष 2001-2002 के वार्षिक लेखा में परिगणित कर्मचारियों और अधिकारियों के वेतन और भत्ते, बोनस और कल्याण के अन्य व्यय, धिकिर्त्सा व्यय और पेशन निधि, उत्पादन निधि, अ.भवि. निधि आदि जैसे प्रशासनिक व्यय का प्रतिनिधित्व करते हैं।
- (v) वर्तमान दर और प्रस्तावित दर को दर्शाने वाला विश्लेषण उपयुक्त नहीं हो सकता है क्योंकि सीएचपीटी ने सभी जिन्सों के लिए 192% की दर से समान लेवी स्वीकार की है।
- (vi) पारिश्रमिक करार के अनुसार, सीएचपीटी कर्मियों के लिए प्रति नग दर / आवश्यकता आधारित श्रमिक पैमाने का संशोधन 25 मई 2001 को हुए विलय करार के साथ किया गया था और उसे सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से 22 अप्रैल 2002 को एक बार पुनः संशोधित किया गया था।

**(ख) विल. एवं फार्व. प्रभार**

- (i) सीएचपीटी ने बताया है कि सामान्य कार्गो, थैलाबंद कार्गो, ग्रेनाइट ब्लॉकों, लोहा तथा इस्पात आदि कुछ कार्गो के लिए, बंदरों और भूखण्डों में स्टेवेडोरिंग गतिविधियों के अलावा लदाई और उतराई प्रचालनों की आवश्यकता होती है जिनके लिए क्षेत्रवार अलग-अलग गैंग तैनात किए जाते हैं। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए आंकड़ों से यह दिखाई देता है कि उसे सी एवं एफ प्रचालनों के पारिश्रमिकों की मद में औसतन रु. 18/- प्रति टन व्यय करना पड़ता है।
- (ii) सी और एफ प्रचालनों के लिए, एक वर्ष की मात्रा, काम पर लगाए गए श्रमिकों और जून 2002 से नवम्बर 2002 तक प्रहस्तित टनों की मात्रा के आधार पर परिकलित की गई है। जून 2002 से नवम्बर 2002 से प्रहस्तित टनों की संख्या, जो वर्ष 2002-2003 के लिए 4,33,000 टन है, आधार मानी गई है। खाद्यान्नों की दृष्टि से 2,40,000 टन तक की अपेक्षित वृद्धि जोड़ी गई है जो वर्ष 2003-04 के लिए 6,73,000 टन आती है और वर्ष 2003-04 के लिए 5% की वृद्धि जो लगभग 700000 टन होती है। इसी प्रकार मई 2002 से अक्टूबर 2002 तक भूखण्ड प्रचालन के लिए प्रहस्तित टन-संख्या गणना में ली गई थी।
- (iii) प्रति नग दर के वास्तविक परिकलन के आधार पर यह पाया गया है कि प्रति टन प्रति नग दर, कैसा भी कार्गो हो, अधिकतम स्तर पर रु. 3.60 आती है। सेवाकर को भी गिनते हुए रु. 4/- प्रति टन की अग्रिम दर निर्धारित की गई है। यह राशि नियोक्ताओं से केवल अग्रिम राशि है जो सी एवं एफ प्रचालनों के पूरा होने के बाद वास्तविक बिल में समायोजित की जाएगी।
- (iv) सी एवं एफ प्रचालनों एवं भूखण्ड प्रचालनों के लिए, तैनात किए गए श्रमिकों की संख्या और उनके पारिश्रमिकों के आधार पर प्रत्यक्ष लागत अभिकलित की गई है। सीएचपीटी के लिए समग्र रूप से ली गई परोक्ष लागत, आरम्भ में, स्टेवेडोरिंग और सी एवं एफ प्रचालनों के बीच बांटी गई थी और उसके बाद सी एवं एफ लागत को, भूखण्ड प्रचालनों सहित सी एवं एफ के अन्तर्गत विभिन्न प्रचालनों में आबंटित की गई है।
- (v) चेन्नई में आयोजित संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी ने प्रतिशतता लेवी को केवल स्टेवेडोरिंग प्रचालनों के लिए स्वीकार किया है और सी एवं एफ प्रचालनों के लिए नहीं।

- (vi) सी एवं एफ गैंग को सी एवं एफ प्रचालनों के लिए, विलय करार में सहमत श्रमिक पैमाने के अनुसार तैनात किया गया है।

#### श्रमिक पैमाना

कार्गो	मानवी	यांत्रिकी
सामान्य	1 मेस्त्री + 6 मजदूर	4 मजदूर
थेला बन्द	1 मेस्त्री + 6 मजदूर	2 मजदूर

#### (ग) अन्य सुचनाएँ

- (i) निजीकरण की तिथि अर्थात् 30 नवम्बर 2001 तक कन्टेनर टर्मिनल पर सहायक कार्य के लिए प्रति हुक 9 श्रमिक लगाए गए थे। सीटीबी के निजीकरण के परिणामस्वरूप लगभग 90 श्रमिकों को अतिरिक्त/फालतू बना दिया गया था और वर्ष 2003 में लागू की गई स्वी. सेवा. को. के अन्तर्गत 141 श्रमिक सेवा निर्दूत कर दिए गए थे। जैसाकि कोई अनावश्यकता नहीं है, निजी टर्मिनल प्रचालन से राजस्व में भागीदारी का कोई प्रश्न नहीं उठता।
- (ii) विलय की तिथि को सामान्य रक्षित कोष में 58 करोड़ रुपये जमा थे, जो पूर्ववर्ती एमडीएलबी ने डब्ल्यूआरसी बकाया, डीएलबी श्रमिकों के लिए आकस्मिक दायित्वों को निमाने के लिए और वीआरसी कर्मचारियों के भुगतान के लिए सीएचपीटी को स्थानान्तरित किए थे।
- (iii) कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों के लिए कोई क्रास - सम्सीडाइजेशन समाहित नहीं किया गया है क्योंकि यह गतिविधि पत्तन प्रचालनों से स्वतंत्र है। सीएचपीटी गतिविधि को, अन्य पत्तन गतिविधि से प्राप्त अतिरिक्त धन द्वारा क्रास-सम्सीडाइज करना उचित नहीं होगा।

6.1. उपयोगकर्ताओं से परामर्श करने के बाद, पारिश्रमिकों पर आधार समय दर को रोकने के लिए सीएचपीटी ने एक परस्पर स्वीकृत फार्मूला प्रस्तावित किया है। फार्मूले का उद्देश्य जुलाई 2003 का आधार समय दर को रोकना है जिस पर लेवी की गणना की जाएगी ताकि उपयोगकर्ता निर्यात-आयात व्यापार को एक निश्चित दर प्रस्तुत कर सकें। वर्ष 2001 और 2003 के बीच पारिश्रमिकों में जो वृद्धि हुई है, उसका 50% जुलाई 2003 को लागू आधार पर लगाने का प्रस्ताव है ताकि अगले दो वर्षों के लिए आधार समय दर को रोकना जा सके। रोकनी हुई समय दर की वैधता टीएएमपी द्वारा अनुमोदन प्रदान करने की तिथि से अक्टूबर 2005 तक या सीएचपीटी के दरमान में संशोधन तक, इनमें से जो भी पहले हो, रखने का प्रस्ताव है।

6.2. सीएचपीटी और उपयोगकर्ताओं ने, सी एवं एफ और भूखंड प्रचालनों के लिए लगाए जाने वाली लेवी की दरें परिकल्पित करने का प्रयास किया है। उपयोगकर्ताओं ने तर्क दिया है कि, क्योंकि इस प्रचालन से आय बहुत नगण्य होती है इसलिए पत्तन को वर्तमान दर रु. 44/- प्रति टन को रु. 56/- प्रति टन तक नहीं बढ़ाना चाहिए। पत्तन ने इसका प्रतिवाद करते हुए कहा है कि उसने प्रचालन की लागत के आधार पर दरें प्रस्तावित की हैं और प्रस्तावित दरों में कोई भी कमी करने से और लेवी में प्रति टन दर से गैंग आधारित दर में परिवर्तन से पत्तन के राजस्व पर विपरीत प्रभाव पड़ेगा। पत्तन और उपयोगकर्ता सी एवं एफ लेवी के लिए किसी परस्पर सहमत फार्मूले पर नहीं पहुँच सके।

7. सीएचपीटी ने दिनांक 16 अक्टूबर, 2003 के अपने पत्र के द्वारा अपने प्रस्ताव में कुछ सुधार / परिवर्तन सुझाए हैं। उसके द्वारा प्रस्तुत कुछ बिन्दु निम्नानुसार हैं :-

- (i) पारिश्रमिक के 192% की दर से कार्गो प्रहस्तन लेवी के निर्धारण को अनुमोदित किया जाए। कृषि उत्पादों के विषय में रु. 7.50 प्रति टन की जो विशेष लेवी टीएएमपी द्वारा पहले से ही अनुमोदित की जा चुकी है, जारी रखी जाए।
- (ii) प्रशासनिक लेवी संरचना को पत्तन उपयोगकर्ताओं के लिए आकर्षक बनाने के लिए सीएचपीटी के पत्र दिनांक 13 जनवरी, 2003 के परिशिष्ट-III में निहित सी एवं एफ प्रभारों के लिए प्रस्ताव में संशोधन करते हुए सी एवं एफ प्रचालनों के लिए लेवी को रु. 56/- प्रति टन की बजाए रु. 40/- प्रति टन ही रखा जाए। इसके अलावा, जब कन्टेनर टर्मिनल पत्तन द्वारा प्रचालित किया जाता था, तब मानवीय प्रचालन सी एवं एफ प्रचालनों में मीजुद था। कन्टेनर टर्मिनल के निजीकरण पर, मानवीय प्रचालनों के बारे में विवेदी सी एवं एफ लेवी को जारी रखने की कोई आवश्यकता नहीं है। इसलिए थैलों, लोहा और इस्पात, इस्पात संयंत्र, खाद्य आदि सामान्य कार्गो के बारे में, प्रचालनों की प्रकृति के बावजूद, रु. 40/- प्रति टन की सी एवं एफ लेवी को अनुमोदन प्रदान कर दिया जाए।
- (iii) सीएचपीटी की ओर इमारती लकड़ी के अधिक लहे आकर्षित करने के लिए खनिजों और अयस्कों के लिए भूखंड प्रचालनों हेतु रु. 6/- प्रति टन की प्रस्तावित समेकित लेवी पर भी, इमारती लकड़ी के लहों को शामिल करने के लिए विचार किया जाए।

8. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सार-उद्धरण संबंधित पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org) पर भी उपलब्ध हैं।

9. इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है :-

- (i) मई 2001 में पूर्ववर्ती मद्रास डॉक लेबर बोर्ड के सीएचपीटी में विलय के परिणामस्वरूप, कार्गो प्रहस्तन कर्मचारियों की आपूर्ति के लिए लेवी संरचना का जैसा विलय करार में निहित है, कथित रूप से इस समय पत्तन द्वारा अनुपालन किया जा रहा है। चूंकि पूर्ववर्ती डॉक लेबर बोर्ड के कर्मचारी अब सीएचपीटी के कर्मचारी हो गए हैं, इसलिए कार्गो प्रहस्तन कार्य के लिए इनकी आपूर्ति की दरों को इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित करने की आवश्यकता है। इस स्थिति से सीएचपीटी को दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय अवगत करा दिया गया था। कृषि-उत्पादों के लिए लेवी प्रभारों के निर्धारण से संबंधित एक अन्य प्रक्रिया में, वर्तमान लेवी संरचना की समीक्षा के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत करने हेतु सीएचपीटी के लिए एक समय सीमा निर्धारित की गई थी। इस पृष्ठभूमि में, संदर्भित प्रस्ताव सीएचपीटी द्वारा फाइल किया गया है। इस मुकाम पर यह प्राधिकरण, महापत्तन न्यास अधिनियम के प्राक्धानों के अन्तर्गत उसे प्रदत्त सुस्पष्ट अनुमोदन के बिना, सीएचपीटी द्वारा विलय करार के प्राक्धानों के अनुसार लगाने की कैदता में नहीं जाना चाहता है। विचार विमर्श के लिए इस समय लिया गया मुद्दा भावी प्रभाव से दरों की समीक्षा है।

- (ii) सीएचपीटी ने लेवी को स्टेवडोरिंग प्रभार का नाम दिया है। सीएचपीटी में, पत्तन स्टेवडोरिंग सेवाएं प्रदान नहीं करता; लाइनरों/ एजेंटों द्वारा लगाए गए लाइसेंस युक्त स्टेवडोरर्स इस प्रकार की सेवाएं प्रदान करते हैं। लाइसेंस युक्त स्टेवडोरर्स प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन कर्मचारी सीएचपीटी से माड़े पर लेते हैं। इसलिए सीएचपीटी कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों हेतु कर्मचारियों की आपूर्ति के लिए प्रभार लगाती है। जैसाकि येन्सई पोर्ट स्टेवडोरर्स एसोसिएशन द्वारा ठीक ही चित्र किया गया है, समीक्षा के अधीन प्रभारों का नाम, "स्टेवडोरिंग और सी एवं एफ प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति हेतु प्रभार" होना चाहिए।
- (iii) विभिन्न जिन्सों और प्रचालनों के लिए श्रमिक निर्धारण मान विलय करार में दिए गए हैं। सीएचपीटी ने यह भी बताया है कि कुछ जिन्सों के लिए श्रमिक निर्धारण मान बाद में निश्चित किए गए हैं। प्रस्तावित दरमान जो सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है, उसमें विभिन्न जिन्सों के लिए श्रमिक निर्धारण मान भी शामिल है। कुछ उपयोगकर्ताओं ने भी सीएचपीटी में अपनाए जाते उच्च श्रमिक निर्धारण ढांचे का जिक्र किया है और प्राधिकरण से इस पहलू की भी जाँच करने का अनुरोध किया है। यह माना गया है कि, अपनाए गए श्रमिक निर्धारण मान पर निर्भर करने वाली पारिश्रमिक लागत का सुनिश्चित तौर पर प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा। इस बात को स्वीकार किया जाना है कि श्रमिक मान निर्धारण करना पत्तन का प्रबंधन संबंधी कार्य है और इस प्राधिकरण का इस विषय में कोई हस्तक्षेप नहीं है। इसके बावजूद, यदि उच्च श्रमिक निर्धारण मान प्रशुल्क प्रतिस्पर्धी स्तर से ऊपर उठा देते हैं, तब इस प्राधिकरण को प्रशुल्क की गणना में ऐसी अत्यधिक को अनुमति न देने के लिए विवश होना पड़ेगा। यह तो समझा हुआ ही है कि श्रमिक निर्धारण मान का मुद्दा राष्ट्रीय स्तर के न्याय-निर्णयन में पहले से रूका हुआ है।
- श्रमिक निर्धारण मानों के समान प्रति नग दरमानों के मुगतान के लिए अपनाई गई आधार सामग्री का भी प्रशुल्क पर निश्चित प्रभाव पड़ेगा। पुनर्रच, पत्तन प्रबंधन और श्रमिक प्रतिनिधियों के बीच द्विपक्षीय विचार-विमर्श के बाद इस प्रकार की आधार सामग्री निर्धारित की जाती है। सीएचपीटी, राष्ट्रीय स्तर के पारिश्रमिक समझौते में निहित प्रावधानों के अनुसार विभिन्न जिन्सों के लिए आधार-सामग्री को समय-समय पर युक्तिसंगत बनाने के लिए कार्रवाई कर सकती है।
- (iv) सीएचपीटी के मूल प्रस्ताव में, कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रभार लगाने हेतु दो विकल्प हैं। पत्तन ने आरम्भ में प्रति टन दर की वकालत की है किन्तु इसने पत्तन उपयोगकर्ताओं की मांग का सम्मान करते हुए प्रतिशतता लेवी की वर्तमान प्रणाली को जारी रखने का भी विकल्प प्रस्तावित किया है। अधिकतर पत्तन उपयोगकर्ताओं ने प्रतिशतता लेवी की वर्तमान प्रणाली को ही जारी रखने का सशक्त सुझाव दिया है।
- इस प्राधिकरण ने, कार्गो प्रहस्तन श्रमिक लेवी में शामिल विभिन्न मुद्दों के विश्लेषण के लिए पहले ही राष्ट्रीय स्तर का कार्यदल गठित किया हुआ है। सम्मिलित मुद्दों में से एक, प्रभार लगाने की विधि है। कार्यदल की रिपोर्ट अभी आनी बाकी है। इसके बावजूद, सीएचपीटी में इस समय प्रचलित प्रतिशतता लेवी प्रणाली को, इसके फल में उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई सशक्त सिफारिशों के मद्दे नज़र, जारी रखने की अनुमति दी जा सकती है। राष्ट्रीय स्तर के कार्यदल की रिपोर्ट प्राप्त होने पर, उसकी सिफारिशों पर इस प्राधिकरण के निर्णय के आधार पर, यदि आवश्यक हुआ तो, सीएचपीटी की स्थिति की समीक्षा की जाएगी।
- (v) सीएचपीटी द्वारा कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वर्तमान लेवी संरचना प्रतिशतता लेवी और प्रति टन दरों का मिश्रण है। कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों के बीच भी प्रतिशतता लेवी में अन्तर होता है। विभिन्न जिन्सों के बीच किसी भी संभव क्रॉस-सब्सीडाइजेन से बचने के लिए सीएचपीटी ने एक समान प्रतिशतता का प्रस्ताव रखा है। यह दृष्टिकोण समुचित लगता है। हालांकि सीएचपीटी ने आरम्भ में 206% की प्रतिशतता लेवी प्रस्तावित की थी, बाद में, उसे इस दर को 192% तक घटाने पर परस्पर सहमति हो गई। चूंकि, पत्तन और उपयोगकर्ता दोनों 192% की संशोधित प्रतिशतता लेवी पर सहमत हो गए हैं, यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करना चाहता है। यह समान प्रतिशतता लेवी पर्यवेक्षी कर्मचारी और श्रमिकों, दोनों के समय दर पारिश्रमिक पर लागू होगी। जब कार्यान्वित की जाएगी, संशोधित लेवी पर उपयोगकर्ताओं को सशक्त पहुंचाएगी, क्योंकि संशोधित प्रतिशतता लेवी, सीएचपीटी द्वारा इस समय वसूल की जा रही लेवी से कम है।
- (vi) प्रभार लगाने की प्रतिशतता लेवी प्रणाली के अन्तर्गत, समय दर पारिश्रमिक आकस्मिकता पर आधारित, उपरिच्य और प्रति नग पारिश्रमिक को समाहित करने के लिए उन पर प्रतिशतता लेवी सामान्य रूप से उच्च योजित से वसूल किया जाता है जो पत्तन न्यास/डीएलबी से कार्गो प्रहस्तन श्रमिक माड़े पर लेता है। समय पारिश्रमिक वास्तविक वेतन सत्रों के संदर्भ से समय-समय पर समायोजित किए जाते हैं। इस प्रकरण में, उपयोगकर्ताओं ने सामाजिक समायोजन के लिए समय-परिवर्धित को रोक देने का अनुरोध किया है जिससे उनकी वित्तीय देनदारियों के अनुमानन में सुनिश्चितता आ सके। सीएचपीटी ने, इस विषय में उपयोगकर्ताओं की मांग को स्वीकार कर लिया है और उसने परस्पर सहमत पारिश्रमिक दरें तैयार कर ली हैं। इस परस्पर सहमत पारिश्रमिक दर में अगले दो वर्षों में पारिश्रमिक में वृद्धि को भी ध्यान में रखा है। चूंकि इस विषय में प्रस्तावित दरों पर परस्पर सहमति हो गई है, इस प्राधिकरण को उन्हें अनुमोदित करने में कोई संकोच नहीं है। प्रचलित व्यवहार के अनुसार, प्रति नग दर प्रस्तावित वास्तविकों पर तैयार जाएगा।
- (vii) कृषि उत्पादों को आकर्षित करने के लिए, सीएचपीटी ने पहले एक अलग (विषयवी) प्रति टन लेवी प्रस्तावित की थी। इस प्राधिकरण द्वारा यह प्रस्ताव फरवरी 2003 में अनुमोदित कर दिया गया। छोटी-बड़ी बोटों में भरि या ढेर लगी चीनी सहित गेहूँ, चावल, मक्का, दलहन आदि जैसे कृषि उत्पादों के मामले में रु. 7.50 प्रति मी. टन की लेवी को अनुमोदन प्रदान किया गया था और जलयान पर पर्यवेक्षकों के लिए 230% की लेवी को छोड़ दिया गया था। सीएचपीटी ने, आरम्भ में, इस प्रस्ताव को अपने प्रस्ताव में शामिल नहीं किया था। यदि इन कृषि-उत्पादों के लिए वास्तविक पारिश्रमिक और परस्पर सहमति से 192% की संशोधित लेवी लागू की जाती है, तब उनके मामले में प्रहस्तन लागत बढ़ जाएगी। इस विषय को समझते हुए, सीएचपीटी ने बाद में दिनांक 16 अक्टूबर, 2003 के अपे पत्र द्वारा अनुरोध किया है कि कृषि-उत्पादों के लिए लेवी संरचना वही रहने दी जाए जो इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 4 फरवरी, 2003 के माध्यम से अनुमोदित की है। यह प्रस्ताव मान लिया गया है।

- (vii) स्टेवोडोरिंग गतिविधि के लिए कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए लेवी के मामले में जैसे मतैक्य हो गया था, वैसे मतैक्य पत्तन और उपयोगकर्ताओं के बीच, सी एवं एफ प्रचालनों के लिए श्रमिकों की आपूर्ति हेतु प्रमारों के संबंध में नहीं हो पाया। पत्तन ने शुरू में, प्रति टन दरों को बढ़ाने का प्रस्ताव किया था। बाद में वह, वही लेवी संरचना लागू करने के लिए मान गया जिस पर स्टेवोडोरिंग प्रचालनों हेतु सहमति हो गई थी। तथापि उपयोगकर्ताओं ने मांग की कि केवल समय दर पारिश्रमिक ही, उस पर किसी प्रतिशतता लेवी के बिना, वसूल किया जाए। चूंकि पत्तन को उपरि व्यय की भी भरपाई करनी है, यह मांग पूरी तरह से न्यायोचित नहीं लगती है। यदि इसे सी एवं एफ प्रमारों के भाग के रूप में वसूल नहीं किया जाता है तो तब ऐसे व्ययों को स्टेवोडोरिंग प्रचालनों के लिए भुगतान-योग्य लेवी की गणना के लिए शामिल करने की आवश्यकता होगी।
- (ix) यह स्वीकार किया जाना चाहिए कि प्रतिशतता लेवी प्रणाली में प्रमार 8 घंटों की पाली में श्रमिक गैंगों की तैनाती के लिए वसूल किए जाते हैं। सीएचपीटी ने एक पैर बिन्दु उठाया है कि यदि प्रतिशतता लेवी प्रणाली सी एवं एफ प्रचालनों पर लागू की जाती है तो वह उन छोटे उपयोगकर्ताओं के हित में नहीं होगी जो प्रति पाली या प्रति दिन केवल दो या तीन ट्रकों की डिलीवरी लेते हैं। इस पहलू को ध्यान में रखते हुए, सी एवं एफ प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों की आपूर्ति के लिए प्रति टन प्रमारों की वर्तमान प्रणाली को ही जारी रखना समुचित होगा।
- (x) सीएचपीटी ने, बाद में अपने पत्र दिनांक 16 अक्टूबर, 2003 के द्वारा, रु. 40/- प्रति मी.ट. के वर्तमान सी एवं एफ प्रमारों को, उनमें कोई वृद्धि किए बिना, जारी रखने का अनुरोध किया था। यह स्वीकार करना होगा कि वर्तमान दरों के भी औचित्य को सिद्ध करने के लिए कोई लागत-विवरण उपलब्ध नहीं है। किन्तु, यह भी मानना होगा कि वर्तमान दरें कुछ समय से प्रचलित हैं और उपयोगकर्ता वर्तमान दरों के अनुसार प्रमारों का भुगतान करते आ रहे हैं। उनकी आपूर्ति मुख्य रूप से प्रत्यक्ष प्राप्ति और निर्गम प्रचालनों के लिए गैंगों की सैद्धांतिक तैनाती को लेकर है। इस पृष्ठभूमि में, यह प्राधिकरण सी एवं एफ प्रचालनों के लिए श्रमिकों की आपूर्ति के लिए वर्तमान दरों को जारी रखने हेतु अनुमति प्रदान करने की इच्छुक है।
- (xi) सी एवं एफ प्रचालनों के लिए प्रमारों की वर्तमान व्यवस्था में दो दरें हैं - यांत्रिक प्रचालन के लिए रु. 40/- प्रति मी.ट. और मानवीय प्रचालन के लिए रु. 70/- प्रति मी.ट.। ये प्रमार सामान्य कार्गो पर केवल निर्गम / प्राप्ति प्रचालनों के लिए प्रसार्य हैं। सीएचपीटी ने, बाद में रु. 40/- प्रति मी.ट. की एकल दर जारी रखने का प्रस्ताव किया है क्योंकि मानवीय प्रचालनों के लिए अलग दर रखना अब और अधिक प्रासंगिक नहीं है। सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट की गई इस स्थिति के मद्दे नजर, सामान्य कार्गो के विषय में, निर्गम / प्राप्ति प्रचालनों के लिए संशोधित दरमान में, प्रचालन की विधि का विचार न करते हुए, रु. 40/- प्रति मी.ट. की एकल दर शामिल की जाती है।
- (xii) सी एवं एफ प्रचालनों के लिए प्रमारों के अतिरिक्त, सीएचपीटी ने भूखंड प्रचालनों के लिए रु. 8/- प्रति मी.ट. की दर से प्रमार बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। यह प्रमार बल्क कार्गो और अवस्कों के निर्गम / प्राप्ति के लिए वर्तमान प्रमार रु. 3.75 प्रति मी.ट. के समरूप है। चूंकि कोई लागत औचित्य उपलब्ध नहीं है, इस मामले में भी वर्तमान दरें ही जारी रह सकती हैं। सीएचपीटी ने मात्रा आकर्षित करने के लिए इमारती लकड़ी / लट्टों को भी इस श्रेणी के अधीन लाने का अनुरोध किया है। यह ध्यान देने योग्य है कि इमारती लकड़ी / लट्टे, वर्तमान व्यवस्था में, रु. 40/- प्रति मी.ट. की दर से सी एवं एफ प्रमार का भुगतान करते हैं और प्रस्तावित पुनः वर्गीकरण इस प्रकार के यातायात को लाभ पहुंचाए और इस व्यापार को आकर्षित करने के सीएचपीटी के लक्ष्य को प्राप्त करने में सहायता करे। इस पृष्ठभूमि में, इमारती लकड़ी / लट्टों के मामले में पुनर्वर्गीकरण की अनुमति प्रदान करने की सीमा तक सीएचपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान किया जाता है।
- (xiii) उपयोगकर्ताओं की यह लम्बे समय से चली आ रही मांग है कि प्रत्यक्ष निर्गम / प्रत्यक्ष लदाई जिन्टों के मामले में सी एवं एफ प्रमार न लगाए जाएं। सीएचपीटी इस मांग को अब मान गया है और उसने प्रस्तावित दरमान में शामिल करने के लिए, इस विषय में, एक अनुकूल सशर्तता प्रस्तावित की है। इसे अनुमोदित किया जाता है।
- सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित एक अन्य सशर्तता में, यह उल्लेख किया गया है कि सी एवं एफ प्रमार "सभी आयात आवेदनों / अनुप्रयोगों और निर्यात आवेदनों / अनुप्रयोगों के माध्यम से, जैसा अभी तक होता आया है" लगाए जाएंगे। विलय के समझौते में सैद्धांतिक गैंग तैनाती और उनके सैद्धांतिक भुगतान को अनावश्यक बनाने वाला स्पष्ट प्रावधान है। डीएलबी के साथ सीएचपीटी के विलय के लक्ष्यों को ध्यान में रखते हुए, पत्तन के लिए वही उचित होगा कि वह सी एवं एफ प्रमार केवल तभी लगाए जब इस प्रकार के प्रचालन के लिए श्रमिक वास्तव में लगाए जाएं। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित सशर्तताओं को यह दर्शाने के लिए संशोधित किया जाता है कि सी एवं एफ प्रमार, आयात आवेदनों और निर्यात आवेदनों के माध्यम से केवल तभी वसूल किए जाएंगे जब सी एवं एफ प्रचालनों के लिए श्रमिकों को वास्तव में तैनात किया जाएग।
- (xiv) सी एवं एफ प्रचालनों के संबंध में, सीएचपीटी ने वास्तविकों पर, अलग से, श्रमिकों के प्रति प्रति नग दर प्रोत्साहन लगाने का प्रस्ताव किया है। यह एक प्रचलित व्यवस्था है जो जारी रह सकती है। तथापि पत्तन ने, समायोजन के अधीन रु. 4/- प्रति मी.ट. की एक अग्रिम भुगतान वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने समझाया है कि वास्तविक कार्य पद्धति के अनुसार अधिकतम स्तर पर, कैसा भी कार्गो हो, प्रति नग दर प्रोत्साहन रु. 3.60 प्रति मी. ट. प्राप्त है। भुगतान -योग्य सेवा कर को शामिल करके पत्तन ने इसे रु. 4/- प्रति मी.ट. के रूप में पूरा कर दिया है। इस विषय में प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है।
- यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि विस्मय के लिए बंड व्याज की वापसी की समय-सीमा, इस प्राधिकरण द्वारा किए गए सामान्य निर्धारण के अनुसार, इस मामले में भी लागू होगी।
- (xv) पहले ही लिए जा चुके साझा नीति निर्णय के अनुरूप, इस मामले में अनुमोदित दरें भी केवल उच्चतम दरें होंगी। सीएचपीटी, यदि यह चाहे तो, आयातकर्ताओं के अक्षर पर निम्नतर दरें लगा सकता है।
- (xvi) अनुमोदित दरें, इस प्रकरण में आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचना की तिथि से दो वर्ष की अवधि तक वैध रहेंगी। अच्छे उद्देश्यों के लिए कार्यक्रम से पहले समीक्षा भी स्वीकार की जाएगी।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर प्रदत्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, चैम्पई पतन न्यास के दरमान में, संलग्न परिशिष्ट के अनुसार, प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों की आपूर्ति को शासित करने वाली दरें और सशर्तताएँ निर्धारित करने वाला एक नया अध्याय डालने के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2003/अंसा०]

**परिशिष्ट**

### अध्याय -VII

#### कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों की आपूर्ति के लिए प्रभार

##### मान 1 - स्टेवेडोरिंग प्रचालन

- (i) स्टेवेडोरिंग प्रचालनों के उद्देश्य से श्रमिकों की विभिन्न श्रेणियों के समय दर पारिश्रमिक निम्नानुसार हैं :

क्र.सं.	श्रेणी	8 घंटे की प्रति पाली की पारिश्रमिक दर (रुपयों में)
1.	ऑन बोर्ड पर्यवेक्षक	725.37
2.	टैली लिपिक	626.02
3.	टिन्डल	513.13
4.	मेस्त्री	517.48
5.	विद्युत ड्राइवर	491.71
6.	सिग्नल मैन	488.44
7.	मजदूर	513.17

- (ii) स्टेवेडोरिंग श्रमिकों को काम पर लगाने से पहले, स्टेवेडोरिंग प्रचालनों के लिए समय दर पारिश्रमिकों और पारिश्रमिकों पर 192% लेवी सहित प्रभारों का भुगतान करेंगे।
- (iii) (क) धारा (ii) में उल्लिखित लेवी संरचना बोरियों, बड़ी बोरियों में मरी या ढेर लगी चीनी सहित गेहूँ, चावल मक्का, दालें आदि कृषि-उत्पादों पर नहीं लागेगी।
- (ख) ऐसी सभी जिनमें, स्टेवेडोरिंग प्रचालनों के लिए कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों और पर्यवेक्षी कर्मचारियों की तैनाती के लिए रु. 7.50 प्रति मी.ट. के प्रभार का भुगतान करेंगे।
- (iv) प्रति नग - दर प्रोत्साहन, वास्तविकों पर, अलग से, अदा किया जाएगा।
- (v) उपयोगकर्ताओं द्वारा प्रभारों के भुगतान / पतन द्वारा अधिक वसूली की वापसी के साथ-साथ विलम्ब के लिए दण्ड-ब्याज के लगाए जाने के लिए समय-सीमा, इस दरमान के अध्याय-1 में प्रदत्त प्रावधानों द्वारा शासित होगी।
- (vi) स्टेवेडोरिंग द्वारा जब कभी अतिरिक्त श्रमिक-बल की आवश्यकता होगी, तो लेवी के अतिरिक्त मांगे गए श्रमिकों की श्रेणी के संबंध में वास्तविक पारिश्रमिक भी उनके द्वारा देय होगा।
- (vii) प्रति नग दर की गणना करते समय, काम करने के प्रभावी घंटों के अनुसार आधार-सामग्री का समायोजन नहीं किया जाएगा अर्थात् बिना काम के घण्टे जैसी कोई अक्षरणा नहीं होगी। आधार सामग्री को पूरी पाली के लिए, बिना किसी कटौती के पूर्ण मी.ट. भार के रूप में लिया जाएगा।
- (viii) उठाने में अत्यधिक वजनी कार्गो का टनेज प्रति नग दर की गणना और अब तक अपनाए गए अन्य उद्देश्यों के लिए 7 टन प्रति यूनिट ली जाएगी।
- (ix) गैंग में तैनात किए गए मजदूर, प्रचालनीय सुविधा के अनुसार तटीय और जहाजी काम के लिए बांटे जाएंगे।
- (x) मेस्त्री की कमी होने पर टिन्डल को उसकी जगह तैनात किया जाएगा। जब कभी टिन्डलों की कमी होगी, तब उर्वरकों और अयस्कों के केयल बल्क जलयानों के लिए जहाँ तटीय क्रेन का उपयोग किया जाता है (जहाँ किसी विद्युत ड्राइवर की तैनाती नहीं है) मेस्त्रियों की तैनाती की जाएगी।
- (xi) विद्युत ड्राइवरों / सिग्नलरों / टैली लिपिकों की श्रेणियों में प्रति पाली प्रति जलयान 3 हुकों तक एक रिलीवर और 3 हुकों तथा उससे अधिक के लिए दो रिलीवरों को तैनात किया जाएगा।
- (xii) प्रति पाली प्रति जलयान 1 हुक तक एक पर्यवेक्षक तैनात किया जाएगा और दो या दो से अधिक हुकों के लिए 2 पर्यवेक्षकों को तैनात किया जाएगा।



**मान-2. विलवर्गिंग एवं फारवर्डिंग प्रचालन**

कार्यों की प्रकृति		प्रति टन लेवी (रु. में)
निर्गम / प्राप्ति		
(क)	सामान्य कार्गो	40.00
(ख)	बल्क कार्गो, अयस्क और इमारती लकड़ी / लकड़ी के लहड़े	03.75

**शर्तें :**

- जब सी एवं एफ प्रचालनों के लिए श्रमिकों को वास्तव में तैनात किया जाता है तब लागू होने वाला सीएचपीटी एवं प्रभार आयात आवेदनों और निर्यात आवेदनों के माध्यम से वसूल किया जाएगा और इस कार्य के लिए कोई अलग पारिश्रमिक वसूल नहीं किया जाएगा।
- उपर्युक्त दरों में, प्रति नग दर प्रोत्साहन शामिल नहीं है। प्रति नग दर प्रोत्साहन, सीएचपीटी द्वारा, निर्गम / प्राप्ति पूरी हो जाने के बाद ही परिगणित की जाएगी और उपयोगकर्ताओं द्वारा यह उपरोक्त सी एवं एफ प्रभारों के अतिरिक्त देय है।
- उपरोक्त के अतिरिक्त सी एवं एफ प्रचालनों के लिए प्रति नग दर प्रोत्साहन की मद में रु. 4/- प्रति टन की दर से एक राशि अग्रिम रूप से वसूली जाएगी जो सीएचपीटी द्वारा परिगणित वास्तविक प्रति नग दर के समक्ष समायोजित की जाएगी। धन वापसी / भुगतान और विलम्ब के मामले में दण्ड-ब्याज के भुगतान की समग्र सीमा उसी प्रकार लागू होगी जिस प्रकार यह टीएएमपी द्वारा दरमान के अध्याय -1 की सामान्य शर्तों में प्रदत्त है।
- स्टेवर्डरों द्वारा जब कभी अतिरिक्त श्रमिक-बल की आवश्यकता होगी, तो लेवी के अतिरिक्त, मांगे गए श्रमिकों की श्रेणी के संबंध में वास्तविक पारिश्रमिक भी उनके द्वारा देय होगा।
- इन्टर कार्टिंग प्रचालनों के लिए, यही दरें वसूल की जाएंगी जो सी एवं एफ प्रचालनों के लिए लागू हैं।
- सामान्य कार्गो की प्राप्ति / निर्गम कार्य के लिए विभिन्न बिन्दुओं पर गैंग तैनात किए जाएंगे और वे प्रदत्त पाली में विभिन्न नियोक्ताओं के लिए काम करेंगे। तथापि, धैला बंद कार्गो के लिए, पाली अनुभाग को अग्रिम सूचना के साथ, नियोक्ता के अनुरोध पर 4 मजदूरों का एक अलग गैंग तैनात किया जाएगा।
- जहां कहीं सीएचपीटी ने सीधे निर्गम / सीधी लदाई की अनुमति दी है, तो ऐसी मात्रा के लिए सी एवं एफ प्रचालन की मद में कोई प्रभार देय नहीं है। यह मात्रा हुक प्वाइंट से सीधे निर्गम की जाती है या सीएचपीटी के श्रमिकों का उपयोग किए बिना सीधे जलयान में लाद दी जाती है।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS  
NOTIFICATION**

Mumbai, the 4th November, 2003

**No. TAMP/8/2003-CHPT.**—In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Chennai Port Trust for revision of levy for Stevedoring activity as in the order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/8/2003-CHPT

The Chennai Port Trust

----

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 22nd day of October 2003)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for revision of levy for Stevedoring activity.

2. The CHPT has stated that prior to the merger of the Chennai Dock Labour Board (CDLB) with Chennai Port Trust, the erstwhile CDLB carried out stevedoring operation and collected levy for supply of labour. Subsequent to the merger, the port continued to follow the rates prevailing prior to the merger for supply of the cargo handling labour. In pursuance of the Order of this Authority in the general revision case and also as regards direction to the CHPT in one of the joint hearings held on 4 December 2002 to come up with a separate levy structure for onboard stevedoring operation, the CHPT has submitted a proposal for comprehensive revision of stevedoring levy. The main points made in its proposal are as follows:

- (i). Commodity-wise per tonne stevedoring levy structure excluding piece rate incentive has been proposed based on the actual expenditure of the Cargo Handling Division for 2001-02. The stevedores will also pay the piece rate incentives to the CHPT.
- (ii). The calculation of time rate with uniform percentage levy (206%) is also furnished as an alternative based on the request of some of the port users.
- (iii). In addition to stevedoring levy, the port has proposed to increase the Clearing and Forwarding charges (C&F charges) for C & F operations. A sum of Rs.4/- per tonne is proposed to be collected, towards piece-rate incentive for C&F operations in addition to C&F charges.
- (iv). Some of the Port Users desire to continue the current levy structure of time rate with percentage levy instead of switching over to per tonne levy.
- (v). The CHPT has decided that the per tonne levy structure would be more transparent and beneficial not only for the Port Users but also for Importers and Exporters and may also contribute to reduce the cost of stevedoring.

3.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the CHPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

3.2. A copy each of the comments received from the users was sent to the CHPT as feed back information. The CHPT did not furnish any comments despite reminder.

4. A joint hearing in this case was held on 7 August 2003 at the CHPT premises. At the joint hearing, the CHPT and the concerned users have made their submissions.

5. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information / clarification on various points. After reminders, the CHPT has furnished the following comments in response to our queries:

A. Stevedoring Charges:

- (i). The projection for the quantum of cargo throughput for the year 2002-03 was made, based on the actual for 7 months from April 2002 to October 2002 and proportionately increased to 12 months. The same quantum of tonnage was assumed for the year 2003-04 and 2004-05 with some modifications based on the expected tonnage likely to be handled during these years.
- (ii). The average output per gang was arrived at based on actual for 7 months during the year 2002-03 and no further improvement in productivity for 2003-04 has been



assumed as the output taken is fairly representative. It has also furnished the commodity-wise average productivity for the last three years.

- (iii). The CHPT has furnished working of direct wages and night allowance per shift for stevedoring charges. The piece rate has been excluded for the purpose of arriving at the rate and the same is to be collected at actual over and above the proposed rate for all commodities.
- (iv). The indirect cost has been allocated, commodity-wise in proportion to the direct wages of each commodity handled. The indirect cost represents the Administrative expenses like salary and allowances to the staff and officers, bonus and other welfare expenditure, medical expenses and contribution to pension fund, gratuity fund, CPF etc., arrived at as per the Annual Accdunts for the year 2001-02.
- (v). The analysis indicating the existing rate and the proposed rate may not be relevant as the CHPT has accepted a uniform levy of 192% for all the commodities.
- (vi). As per the wage settlement, the revision of piece rate / need based manning scale for CHD workers was made alongwith merger settlement dated 25 May 2001 and the same was once again revised on 22 April 2002 with the approval of the competent Authority.

#### B. C&F Charges:

- (i). The CHPT has stated that apart from stevedoring, certain cargoes like general cargoes, bagged cargo granite blocks, iron and steel etc., involves loading and unloading operations in the wharf and plots for which separate gangs are posted area-wise. The statistics furnished by the CHPT show that it incurs on an average Rs.18/- per tonne towards wages for C&F operations.
- (ii). For C&F operations, the quantity for one year has been arrived based on the workers engaged and the tonnage handled from June 2002 to November 2002. The tonnage handled from June 2002 to November 2002 has been taken as the base which is 4,33,000 tonnes for the year 2002-03. The expected increase in view of food grains to the tune of 2,40,000 tonnes has been added which comes to 6,73,000 tonnes for the year 2003-04 and 5% increase for the year 2003-04 which comes to approximately 7,00,000 tonnes. Similarly, for plot operation the tonnage handled from May 2002 to October 2002 was taken into account.
- (iii). As per the actual working of the piece rate, it is found that the piece rate per tonne irrespective of cargo works out to Rs.3.60 at the maximum level. After taking into account service tax, an advance rate of Rs.4/- per tonne is fixed. This amount is only an advance from the employers, which will be adjusted against the actual bill after completion of C&F operation.
- (iv). For C & F and Plot operation, the direct cost has been arrived based on the number of workers posted and their wages. The indirect cost for CHD, taken as a whole, was initially apportioned between the stevedoring and C & F operations and then C&F cost has been allocated to different operations under C&F including plot operation.
- (v). At the joint hearing held at Chennai, the CHPT has accepted the percentage levy only for stevedoring operations and not for C&F operations.
- (vi). The C&F gang has been deployed for the C & F operations as per the manning scale agreed in the merger settlement and also recovering charges from the port users.

#### Manning Scale

<u>Cargo</u>	<u>Manual</u>	<u>Mechanical</u>
General	1 Maistry + 6 Mazdoors	4 Mazdoors
Bagged	1 Maistry + 6 Mazdoors	2 Mazdoors

C. Other information

- (i). 9 workers per hook were posted for ancillary work at container terminal till the date of privatization i.e., upto 30 November 2001. Nearly 90 workers were rendered surplus on account of privatisation of CTB and 141 workers were retired under VRS introduced during 2003. As there is no redundancy, the question of using revenue share from private terminal operator does not arise.
- (ii). The balance in the general reserve on the date of merger was Rs.58 crores, which has been transferred by erstwhile MDLB to CHPT to take care of the WRC arrears, contingent liability for DLB workers and also for the VRC employees' payment.
- (iii). No cross-subsidisation has been envisaged for cargo handling operations as this activity is independent of the port operations. Cross-subsidising the CHD activity with the surplus received from other port activity may not be appropriate.

6.1. After consulting the users, the CHPT has proposed a mutually agreed formula to freeze the base time rate on wages. The objective of the formula is to freeze the base time rate as of July 2003 on which levy will be calculated to enable the users to offer a fixed rate to the EXIM trade. 50% of the increase in wages that occurred between the year 2001 and 2003 is proposed to be applied on the base time rate applicable as of July 2003 to freeze the base time rate for further 2 years. The validity of the frozen time rate is proposed to be from the date of approval by TAMP to October 2005 or revision of Scale of Rates of the CHPT whichever is earlier.

6.2. The CHPT and the users have attempted to workout the rates to be levied for C & F and plot operation. The users have argued that the port should not increase the current rate of Rs.44/- per tonne to Rs.56/- per tonne as the income from this operation is negligible. The port has countered that it has proposed the rates based on the cost of operation and any reduction in the proposed rate and change of levy from per tonne to gang-based rate would affect the port revenue. The port and the users could not arrive at mutually agreed formula for C & F levy.

7. The CHPT vide its letter dated 16 October 2003 has suggested certain modification to its proposal. The points made by it are as under:

- (i). Fixing of cargo handling levy at 192% of wages may be approved. The special levy as already approved by TAMP at Rs.7.50 per tonne in respect of agricultural products may be continued.
- (ii). In order to make the administrative levy structure attractive to the port users, the levy for C & F operation may be retained at Rs.40 per tonne instead of Rs.56 per tonne in modification of the proposal for C & F charges as contained in Annex - III of the CHPT letter dated 13 January 2003. Further, the manual operation was in existence in C & F operations when the container terminal was operated by the port. On privatisation of the container terminal, there is no need to continue a differential C & F levy in respect of manual operations. So, in respect of general cargo like bags, iron and steel, steel plants, cases etc., a C & F levy of Rs.40 per tonne irrespective of the nature of operation may be approved.
- (iii). In order to attract more timber logs to CHPT, the consolidated levy of Rs.6 per tonne proposed for plot operation for minerals and ores may also be considered to include Timber logs.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website [www.tariffauthority.org](http://www.tariffauthority.org).

9. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). Consequent upon the merger of the erstwhile Madras Dock Labour Board with the CHPT in May 2001, the levy structure for supply of cargo handling workers as

contained in the merger settlement is reportedly being followed by the port at present. Since the employees of the erstwhile Dock Labour Board have now become the employees of the CHPT, the rates for supply of them for cargo handling work are required to be approved by this Authority. This position was pointed out to the CHPT at the time of the last general revision of its Scale of Rates. In another proceedings relating to fixation of levy charges for agriculture produce, a time limit was fixed for the CHPT to submit its comprehensive proposal for review of the existing levy structure. In this backdrop, the proposal in reference has been filed by the CHPT. At this juncture, this Authority does not like to go into the legality of CHPT levying charges based on the provisions of merger settlement without an explicit approval accorded thereto under the provisions of the Major Port Trust Act. The issue taken up for consideration now is to review the rates prospectively.

- (ii). The CHPT has termed the levy as stevedoring charges. At the CHPT, the port does not provide the stevedoring services; licensed stevedores engaged by Liners/Agents provide such services. The licensed stevedores hire cargo handling workers for the operations from the CHPT. The CHPT, therefore, levies charges for supply of workers for cargo handling operations. As has been correctly pointed out by the Chennai Port Stevedores Association, nomenclature for the charges under review should be charges for supply of cargo handling labour for stevedoring and C&F operations.
- (iii). Manning scales for different commodities and operations are prescribed in the merger settlement. The CHPT has also indicated that manning scales for some commodities have been subsequently decided. The proposed Scale of Rates submitted by the CHPT includes manning scales for different commodities. Some of the users have also pointed out the high manning pattern followed at the CHPT and requested this Authority to examine this aspect also. It is admitted that wage cost depending on the manning scales adopted will have a definite tariff implication. It has to be recognized that fixing of manning scales is a port management function and this Authority has no jurisdiction in this regard. Nevertheless, if high wage cost due to high manning scale pushes tariff to an uncompetitive level, then this Authority will be constrained to disallow such excess cost in tariff computation. It is understood that the issue of manning scale is already ceased in national level adjudication. Like manning scales, datum adopted for payment of piece rate scales will have definite tariff implication. Again, such datum are fixed following bilateral discussion between port management and labour representatives. The CHPT may initiate action to periodically rationalize the datum for different commodities in terms of the provisions contained in the national level wage agreement.
- (iv). The original proposal of the CHPT contains two alternatives for levy of charges for supply of cargo handling workers. The port has initially advocated for per tonne rate but it has also proposed an alternate arrangement of continuing with the existing system of percentage levy conceding to the demand of port users. Most of the port users have strongly suggested continuance of the existing method of percentage levy.

This Authority has already constituted a national level Working Group to analyse the various issues involved in cargo handling workers levy. One of the issues involved is the method of charging. The report of the Working Group is still awaited. Nevertheless, the existing percentage levy system at the CHPT may be allowed to continue in view of the strong recommendations made therefor by the users. Depending on the decision of this Authority on the recommendations of the national level Working Group when their report is received, the position at the CHPT will be reviewed, if necessary.

- (v). The existing levy structure for supply of cargo handling workers by the CHPT is a mix of percentage levy and per tonne rates. The percentage levy also varies for cargo handling workers and supervisory staff. The CHPT has proposed a uniform percentage levy to avoid any possible cross-subsidisation between different commodities. This approach seems to be reasonable. Even though the CHPT had initially proposed a percentage levy of 206%, it has been subsequently mutually agreed to reduce this rate to a level of 192%. Since both the port and the users have agreed to revised percentage levy of 192%, this Authority is inclined to approve this proposal. The

uniform percentage levy will apply on the time rate wages of supervisory staff as well as workers. When implemented, the revised levy rate will provide relief to the users since revised percentage levy is less than the existing levy being charged by the CHPT.

- (vi). Under the percentage levy system of charging, time rate wages, a percentage levy thereon to cover overheads and piece rate wages depending on output are generally recovered from the person who hires cargo handling workers from the port trust / DLB. Time wages are periodically adjusted with reference to the actual salary levels. The users in this case have made a request to freeze the time wages without periodic adjustment so that there will be a certainty in estimation of their financial implications. The CHPT has conceded to the demand of the users in this regard and formulated a mutually agreed wage rates. This mutually agreed wage rate takes into account the escalation in wages for the next two years. Since the proposed rates in this regard are mutually agreed upon, this Authority does not have any reservation in approving them. As per the existing practice, piece rate incentives will be charged at actuals.
- (vii). In order to attract agro-products, the CHPT had earlier proposed a separate (concessional) per tonne levy. This proposal was approved by this Authority in February 2003. In case of agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc including sugar in bags or jumbo bags or palletized, a levy of Rs 7.50 per M.T. was approved and levy of 230% for on-board supervisors was waived. The CHPT had not initially included this provision in the proposal for consideration. If actual wages and mutually agreed revised levy of 192% are applied for these agro products, then the cost of handling in their case will go up. Realising this position, the CHPT has subsequently vide their letter dated 16 October 2003 requested to maintain the levy structure for agro-products as approved by this Authority vide its Order dated 4 February 2003. This proposal is agreed to.
- (viii). Unlike the case of levy for supply of cargo handling workers for stevedoring activity, no consensus could be evolved between the port and users in respect of the charges for supply of workers for C&F operations. The port had initially proposed to increase the existing per tonne rates. Subsequently, it agreed to apply the same levy structure mutually agreed for stevedoring operations. Users, however, demanded that only time rate wages should be recovered without any percentage levy thereon. This demand does not appear to be fully justified since the port has to recover the overheads. If it is not recovered as a part of C&F charges then such expenses need to be included for calculation of levy payable for stevedoring operations.
- (ix). It has to be recognized that charges are recovered for deployment of labour gangs for a shift of 8 hours in the percentage levy system. CHPT has made a valid point that percentage levy system if applied to C&F operation may not be in the interest of small users who take a delivery of two or three trucks only per shift or day. Bearing in mind this aspect, it is reasonable to continue with the existing system of per tonne charges for supply of cargo handling workers for C&F operation.
- (x). The CHPT has subsequently vide their letter dated 16 October 2003 requested to retain the existing C&F charge of Rs.40/- PMT without any increase. It is to be admitted that no cost details are available to justify even the existing rates. But, it has to be recognized that the existing rates are in operation for quite sometime now and the users have been paying the charges as per the existing rates. Their objection is mainly related to notional posting of gangs for direct receipt and delivery operation. In this backdrop, this Authority is inclined to allow the existing rates for supply of workers for C&F operation to continue.
- (xi). In the existing arrangement of charging for C&F operations, there are two rates – Rs.40/- PMT for mechanical operation and Rs.70/- PMT for manual operation. These charges are leviable on general cargo only for delivery / receipt operations. The CHPT has subsequently proposed a single rate of Rs.40/- PMT to continue since maintaining differential rate for manual operations is no longer relevant. In view of this position explained by the CHPT, a single rate of Rs.40/- PMT is included in the revised Scale of

Rates for delivery / receipt operation in respect of general cargo irrespective of mode of operation.

- (xii). Apart from charges for C&F operations, the CHPT has also proposed to increase the charges for plot operations to Rs.6/- PMT. This charge corresponds to the existing charge of Rs.3.75 PMT for delivery / receipt of bulk cargo and ores. Since no cost justification is available, the existing rates may continue in this case also. The CHPT has requested to bring timber / logs also under this category to attract more volume. It is noteworthy that timber / logs pay C&F charges of Rs.40/- PMT in the existing arrangement and the proposed re-classification may benefit such traffic and may serve the objective of CHPT to attract this trade. In this backdrop, the proposal of CHPT is approved to the limited extent of allowing re-classification in the case of timber/ logs.
- (xiii). It is a longstanding demand of the users that C&F charges should not be levied in case of direct delivery / direct shipment commodities. The CHPT has now conceded to this demand and proposed a suitable conditionality in this regard to be introduced in the proposed scale of rates. This is approved.  
  
In another conditionality proposed by the CHPT, it has been mentioned that C&F charges will be levied 'through all import applications and export applications as hitherto being done'. The merger settlement clearly stipulates about dispensing with notional gang postings and notional payments thereof. Keeping in mind the objectives of merger of DLB with CHPT, it will be appropriate for the port to levy C&F charges only when actual deployment of workers for such operation is made. That being so, the proposed conditionalities are amended to indicate that C&F charges will be collected through import applications and export applications only when there is actual deployment of labour for C&F operations.
- (xiv). In respect of C&F operations, the CHPT has proposed to levy piece rate incentives to workers separately at actuals. This is an existing arrangement which may continue. The port has, however, proposed to collect an advance payment of Rs.4/- subject to adjustment. The port has explained that piece rate incentives per tonne irrespective of cargo works out to Rs.3.60 PMT at the maximum level as per the actual working. Including service tax payable, the Port has rounded it off to Rs.4/- PMT. The proposal in this regard is approved. It is relevant here to point out that time limit for refund of penal interest for delay as per the general prescription made by this Authority will apply in this case also.
- (xv). In line with the common policy decision already taken, the rates approved in this case will only be ceiling rates. The CHPT, if it desires, can charge lower rates depending on the requirements.
- (xvi). The rates approved will remain valid for a period of two years from the date of the notification of the Order in this case in the Gazette of India. For good reasons, ahead of schedule review will also be entertained.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves insertion of a new chapter in the Scale of Rates of Chennai Port Trust prescribing the rates and the conditionalities governing supply of cargo handling workers and supervisory staff for operations as in the Annex appended hereto.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/TV/143/2003/Exdy.]

**Annex****CHAPTER - VII****Charges for Supply of Cargo Handling Workers and Supervisory Staff****Scale 1 - Stevedoring Operations:**

- (i). The time rate wages of different categories of workers for the purpose of stevedoring operations are as follows:

S. No.	Category	Wage rate per shift of 8 hours (in Rs.)
1.	On Board Supervisor	725.37
2.	Tally Clerk	626.02
3.	Tindal	513.13
4.	Maistry	517.48
5.	Winch Driver	491.71
6.	Signal Man	488.44
7.	Mazdoor	513.17

- (ii). The stevedores shall pay charges comprising time rate wages and 192% levy on wages for stevedoring operations prior to the engagement of labour.
- (iii). (a). The levy structure mentioned at clause (ii) shall not apply in case of agricultural produce such as wheat, rice, maize, pulses, etc., including sugar in bags or jumbo bags or pallaties.
- (b). Such commodities will pay a charge of Rs.7.50 PMT for deployment of cargo handling workers and supervisory staff for stevedoring operations.
- (iv). The piece-rate incentive shall be paid at actuals separately.
- (v). Time limit for payment of charges by users / refund of excess collection by port as well as levy of penal interest for delay will be governed by the provisions prescribed in Chapter - I of this Scale of Rates.
- (vi). Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of the workers intended shall be payable by them in addition to the levy.
- (vii). While calculating the piece-rate, the datum will not be adjusted, according to effective hours of working, i.e., there will be no idle hour concept. The datum will be taken as full tonnage for the entire shift without any deduction.
- (viii). The Tonnage of Heavily Lift cargoes will be taken as 7 Tons/Unit for calculation of piece rate and for other purposes hitherto adopted.
- (ix). The Mazdoor posted in the Gang will be distributed for on shore and on board work as per the operational convenience.
- (x). In case of shortage of Maistry, the Tindal may be posted in his place. Whenever Tindal is in shortage, Maistries will be posted only to bulk vessels of Fertilisers and Ore, where shore crane is put into use (where there is no posting of Winch Drivers).
- (xi). One Reliever up to 3 Hooks and 2 relievers for 3 Hooks and above will be posted in the categories of Winch Drivers/Signallers/ Tally Clerks per shift per vessel.
- (xii). One Supervisor will be posted upto 1 Hook and 2 Supervisors for 2 or more hooks per shift per vessel.



**Scale 2 - Clearing & Forwarding Operations**

Nature of Cargo		Levy per tonne (in Rs.)
Delivery / Receipt		
(a).	General Cargo	40.00
(b).	Bulk cargo, ore and timber / logs	3.75

**Conditions:**

1. The applicable C&F will be collected through Import Applications and Export Applications when there is actual deployment of labour for C & F operations and no separate wages will be collected for this work.
2. The above rates do not include piece rate incentive. The piece rate incentive shall be calculated by CHPT, after completion of delivery / receipt and this is payable by the users, in addition to the above C & F charges.
3. A sum of Rs.4/- per tonne will be collected in advance in addition to the above towards piece rate incentive for C & F operations which will be adjusted against the actual piece rate calculated by CHPT. Time Limit for refund / payment and payment of penal interest in case of delay will apply as prescribed by TAMP in the General Condition in Chapter - I of this Scale of Rates.
4. Whenever any additional man power is required by stevedores, actual wages in respect of the category of workers indented shall be payable by them in addition to the levy.
5. For inter-carting operations, the same rates as applicable for C & F operation will be collected.
6. For receipt delivery work of general cargo, gangs will be posted at various points and will work for different employers in the given shift. However, a separate gang of 4 mazdoors for bagged cargo will be deployed on request from the Employer with prior intimation to the shift section.
7. Wherever CHPT has permitted Direct Delivery / Direct Shipment, no charges towards C & F operation is payable for such quantity, which is directly delivered from the hook point or directly shipped without the use of CHPT labour.

-----